

BIBL. NAZIONALE
CENTRALE-FIRENZE

1153

45







SULLE STRADE FERRATE
LETTERA
AL SIG. MINISTRO DEI LAVORI PUBBLICI
DEL REGNO D' ITALIA.



Sig. Ministro.

La nuova annunciata in questi giorni all'Italia di aver Ella nominata una Commissione per lo studio dei diversi punti dell'appennino atti ad esser traversati da vie ferrate, non può che avere ripieno di gioia il cuore di ogni buon Italiano avvivando la speranza che possa vedersi una volta distrutta quella imponente barriera, che divide le popolazioni del nostro bel paese. Ma accanto alla speranza è naturale, che sorga il dubbio se il risultato di questa nuova Commissione sia per essere eguale a quello delle Commissioni che l'hanno preceduta, poichè oramai l'averle viste tante volte ripetute, e senza utile alcuno ha spinto molti ad un ragionevole scetticismo.

E perchè queste parole non sembrino gettate là all'azzardo le comproverò con recentissimi fatti. Ella sa sig. Ministro come il Governo della Toscana istituì una Commissione per esaminare i diversi progetti di vie ferrate proposti per congiungere la valle superiore dell'Arno attraverso gli appennini con la linea Bologna-Ancona, e come ancora il responso di codesta Commissione, rimanga chiuso *dopo 18 o 20 mesi, negli antri del monte*. A Lei è noto, come nella sessione parlamentare del decorso anno il di Lei illustre predecessore assumesse formale incarico di nominare una Commissione per studiare i terreni della valle del Reno, e la linea Bologna-Pistoia e dichiarasse, colla pubblicazione del rapporto della

medesima di *tranquillizzarci* sulla presunta impossibilità della costruzione ed esercizio di quella linea; come quella Commissione fosse di fatto nominata, ma come quel rapporto rimanga ancora nel limbo dei Santi Padri. E intanto il pubblico è ancora ed a ragione incerto sull'avvenire di quell'opera, ne forse bastano a tranquillizzarlo le belle parole da Lei pronunziate in una recente tornata della Camera dei Deputati. Io sono il primo incredulo della buona riuscita di quella impresa, e commissario di uno degli uffizi della Camera per l'approvazione della Convenzione de 30 giugno 1860 con la Società delle strade ferrate Lombardo-Venete e dell'Italia centrale, non nascosi i miei timori nel seno della Commissione della quale Ella fu l'eloquente relatore; fu particolarmente per opera mia se l'egregio Ministro assunse l'impegno della istituzione di quella Commissione come riscontrasi nella citata sua relazione: e rammento ancora che alla mia insistenza sulla impossibilità della costruzione dei due tronchi della linea nel tempo stabilito, e per conseguenza sulla necessità di domandare in quest'anno una proroga alla Camera, Ella pronunziò queste parole: « Se il sig. Ministro verrà a domandare una proroga io sarò il primo ad intimare il decadimento alla Società. » Ora cosa farà ella da qui a pochi giorni? Ella vede sig. Ministro che se io sono incredulo, se prevedo oltre il danno dell'erario il danno maggiore d'Italia, non ho tutti i torti.

Ella ha detto delle savissime cose nell'eloquente suo discorso innanzi al Parlamento italiano; ma mi permetta di rilevare che non è « *a forza di dire che la strada della Porretta era una strada impossibile, che i terreni erano tali che franavano, che la Società non avrebbe potuto esercitarla per effetto delle grandi pendenze, delle curve ec. che insomma a forza di dire tutto ciò, si sia molto nociuto alla costituzione di questa impresa ed al buon andamento dei lavori;* » poichè se ciò fosse vero potrebbe aversi un facile

rimedio gridando a piena gola, che la strada è possibilissima, che i terreni stanno fermi ec.; e non pertanto quell'opera avanzerebbe a seconda dei comuni desiderii. Ma siccome il fatto è vero che i terreni sono cattivi, che fatti da lunga mano ripetutisi in opere fondate in quella località che sono sempre e poi sempre rovinate, (nè ciò credo che potrebbe impugnare la ancora muta Commissione), persisto nel credere che non in *due anni*, come Ella ha detto, ma nemmeno in dugento, i popoli transpennini, e cispennini saranno sicuri di incontrarsi per quella via.

Che anzi una troppo dolorosa conferma ai miei calcoli ho trovato nelle sue parole. Io sono stato sempre solo a gridare che questa ferrovia sarebbe di perpetuo danno all'erario: Ella non ha detto precisamente questo, ma non ha potuto nascondere per essere veritiero, che *l'esercizio* di questa linea *costerà immensamente*. Io ho detto che questo esercizio, data la possibilità, sarà sempre pericoloso (ed uno dei quesiti che doveva risolvere la Commissione era, in qual modo potrà esercitarsi il tratto da Pistoia a Pracchia) e se Ella ha fatto benissimo a non spaventare la Camera servendosi delle mie rozze parole, ha però con bel garbo parlato di curve e di pendenze da ingenerare almeno un qualche timore nell'animo di chi è versato in questi studi. Per quel brano adunque del magnifico suo discorso, che riguarda la strada della Porretta, io ne la ringrazio poichè non avrei osato lusingarmi di avere approvatore delle mie previsioni un Ministro.

E siccome io son certo che Ella nutre immenso amore per la patria comune, e che è il primo a ritenere che fintantochè l'appennino partirà l'Italia essa non potrà essere perfettamente una, e che nel desiderio di vederlo al più presto traversato da vie ferrate, Ella ha creato la Commissione, della quale ci hanno portato il lieto annunzio i giornali, non le sia discaro che io dopo aver consumati oltre 20 anni della mia vita percorrendo ripetutamente tutte le valli della lunga ca-

tena per le quali sentiva immaginato un progetto di via ferrata le manifesti rispettosamente i miei pensieri sopra questo gravissimo assunto.

Il primo e più importante incarico della Commissione sarà senza dubbio quello di rintracciare l'andamento più facile, più economico, e più sicuro per unire la superiore, la centrale, e l'inferiore Italia, ed aggiungerò anche, nel tempo più breve, poichè se fu sempre vero l'assioma che il tempo è più prezioso del denaro, in questo caso il tempo è preziosissimo l'altro val nulla. Vi è una necessità che stringe gl'italiani a questa sollecita unione, ed io non so dividere l'illusione, nè vorrei che altri se la facesse, che in 18 mesi per la via d'Ancona potrà giungersi a Napoli. Questi 18 mesi mi sembrano una specie di parola d'ordine del Ministro dei lavori pubblici del Regno Italiano, poichè rammento che l'onorevole suo predecessore, quando trattossi della strada ferrata delle Riviere, disse in pieno Parlamento che per questa *in due anni anzi in 18 mesi* si sarebbe andati a Napoli, mentre stava presentando un progetto di legge, approvato dipoi, nel quale si stabiliva che *in 8 anni* si sarebbe eseguito il tronco da Genova alla Spezia! Io poi aggiungerò, anche *10 o 12*. Ma prima di 18 mesi noi dobbiamo essere a Roma, o non vi anderemo mai più; ed io non conosco altra linea, più breve dal centro della Italia superiore a Napoli che quella che passa per Firenze e per Roma. Ma non è quella da Lei indicata nei suoi eloquenti discorsi alla Camera, quella cioè da Bologna Pistoia Firenze Siena Chiusi Orte Roma: no, codesta, ammessa anche l'esecuzione completa del tronco Bologna-Pistoia, non è la più breve, non si esercita che fra un tempo indeterminato, non può passare per Firenze. Pistoia Firenze Empoli donde si parte la strada Senese sono i tre angoli di un triangolo; da Pistoia a Empoli si percorrerebbe un solo lato, e non vi sarebbe ragione di percorrerne due per rendere maggiormente viziosa la linea, nè Ministro

che valesse, col tempo, ad impedire la congiunzione di Pistoia ad Empoli, e ad abbandonare Firenze. Ora io non so vedere qual vantaggio sarebbe per l'Italia, l'abbandono di Firenze: una linea più lunga da Bologna a Napoli, e due linee longitudinali la mediterranea e la centrale al brevissimo intervallo da Empoli a Pisa.

In tutta la catena appennina non vi sono che due valli pianeggianti separate da un basso crinale, quella cioè della Setta che accenna a Bologna e quella del Bisenzio che volge a Prato presso Firenze. Queste due valli che formano quasi una linea retta da Bologna a Prato hanno appena la pendenza del 9 per mille fino al piede del varco di Montepiano elevato sul livello del mare di metri 712. Se gl'ingegneri Piemontesi che hanno osato intraprendere il foro del Cenisio di 12 chil., e progettarne uno a foro cieco di 25 nelle alpi elvetiche, avessero dovuto eseguire questa linea non avrebbero esitato ad escavare una galleria di 12 o 13 chil. nella base del Montepiano per traversare l'appennino a 450 metri sul mare, non avendosi quivi che una relativamente piccola altezza di terreno sovraincombente, ove potevasi aprire pozzi, quanti occorreano, e così stabilire una facile ferrovia di 83 chil. fra Bologna e Prato. Per questa si sarebbe sempre traversato Firenze e per Arezzo Foligno Roma e Ceperano si giunge a Napoli. È questa l'unica strada ferrata facilmente, economicamente e sicuramente possibile; solo per questa in 18 mesi, dall'incominciamento dei lavori, meno una breve interruzione alla galleria, può andarsi a Roma, se si vuole; per ogni altra è impossibile. È questa la linea, che dopo lunghissimi ed accurati studi di confronto mi è risultata la sola capace di servire all'unità della penisola: per questa nella lunghezza di 100 chil. si perviene da Bologna a Firenze (per la Bologna Pistoia Firenze chilom. 126): per questa pendenze giammai superiori al 15 a mille e per tratti brevissimi, (*da Bologna a Pistoia*, 25 a mille continua per 24 chil.): una spesa

d'impianto inferiore ai 30 milioni; piccola quella di mantenimento e di esercizio (per l'altra superiore immensamente al reddito): finalmente non macchine speciali, non pericoli.

Sig. Ministro, la Commissione dovrà studiare anche questa linea? il passato m'induce a credere che tanta fortuna non sia serbata nel nostro tempo all'Italia.

Due altre sole direzioni, immensamente più difficili della enunciata offre la porzione d'appennino, che si stende da Genova alla Cattolica. La prima è quella da Parma alla Spezia per il Taro, e la Magra. Se la capitale del Regno d'Italia dovesse essere sempre Torino, questa linea, sebbene difficile e dispendiosa, sarebbe indispensabile: essa potrebbe anche essere una buona linea strategica, dal momento che un vasto arsenale marittimo fosse stabilito alla Spezia. Sarà però sempre una buona linea commerciale, sia come succursale a quella Genova Torino, sia che serva direttamente al movimento della maggiore e più ricca parte di Lombardia. Le altre valli dell'appennino da Genova a Pistoia sono intrattabili, o almeno offrono tali difficoltà per curve e pendenze da doversi attendere che lo spirito umano, insaziabile nelle sue ricerche, inventi nuovi mezzi di locomozione per occuparsi di codesti erti e dirupati gioghi.

La seconda è quella che dalla valle superiore dell'Arno traversando l'appennino accenna all'Adriatico e specialmente a Ravenna. Nel versante meridionale di questa vasta catena di monti non vi ha che una sola valle, quella della Sieve, e fortunatamente ampia, ricca, popolosa, magnificamente sviluppata. Qualunque sia il punto dal quale si muova nell'opposto versante è forza far capo a questa valle. Partendo da Ravenna, la linea che meglio si presenta è quella che per Forlì, e la valle del Montone, traversa l'appennino di S. Godenzo, e raggiunge la Sieve a Dicomano. Ma come trovare un conveniente sviluppo, e avere ragionevoli, per quanto forti pendenze, e praticabili curve fra le scoscese

ime di S. Benedetto, e di S. Godenzo? E tanto maggiori si fanno le difficoltà per l'esercizio a locomotive di codesta linea, quanto più elevato, in tali elevate vette è da trovarsi il punto accessibile per una galleria, in quanto che le nevi ed i geli ivi più che altrove perdurano.

Migliore di questa sembrerebbe la linea della valle del Lamone poichè su questa più facile si presenta il passo dell'appennino al colle di Casaglia, e più spaziose le vallicelle che si aprono sopra la valle principale della Sieve.

Però più ampia, più distesa e più trattabile anche di questa si mostra la valle del Santerno, che accenna all'appennino della Futa, e nel versante meridionale alle origini della Sieve; nè grandi difficoltà s'incontrerebbero nell'avvicinarsi al punto culminante delle due linee, sebbene maggiori debbano essere sulla seconda, anzi che sulla prima, attesa la maggiore altezza del vertice del monte, e la maggiore ampiezza della sua base in quell'altopiano: ma non è a dissimulare che non possono evitarsi alcuni tratti in fortissime pendenze sopra ambedue le linee, nella parte più scabra ed elevata del monte; come la necessità di traversare dei cattivi terreni, quali s'incontrano in più o men grande estensione in tutte le valli del versante settentrionale dell'appennino. Fra le due però sembrami richiedere maggiore attenzione, e più esatto studio quella della valle del Lamone.

Ma se grandi difficoltà tecniche, e di esecuzione non s'incontreranno sulle linee del Taro e del Lamone, saranno però sempre d'importanza secondaria, ed esigeranno pur nonostante immensi capitali per la loro costruzione, e porteranno per l'interesse di questi, e per il loro esercizio un vistoso carico all'erario: e questo mi porta naturalmente ad entrare per un momento nella parte economica o finanziaria di queste grandi imprese.

Premetto che io vorrei che a quest'ora l'Italia avesse tante strade ferrate quante ne ha l'Inghilterra o il Belgio; e

auguro agli Italiani il tempo nel quale ogni contadino possa andare alla propria chiesa in strada ferrata : ma siccome questo voto è ancor lontano dall'essere soddisfatto, e le strade sono ancora da farsi, io dico che bisogna pensarci, e pensarci seriamente, e porre un freno ai desideri prima di iniziarne l'esecuzione. Chi mette troppa carne al fuoco non la cuoce, dice un trito proverbio: ed io aggiungo chi vuol far troppe strade ferrate in una volta o non ne fa punte, o rovina lo Stato. Infatti io le domando, sig. Ministro, è egli bene che lo Stato faccia tutte le strade ferrate? io credo di no: io penso, che se questo modo di viabilità, deve surrogare col tempo l'attuale, lo Stato non ha che a incaricarsi delle linee principali o nazionali, decretate dopo attento studio, e maturo esame, e lasciare che le secondarie sieno eseguite dalle provincie e fin anche dai comuni. Io inorridisco quando sento che un chilometro di strada ferrata costa 300, 400, e fin 600 mila lire, mentre so che in America se ne sono costruite fino colla relativamente tenue spesa di 60 mila lire. Daltronde io non vedo, nella maggior parte dei casi, che queste strade abbiano opere di maggior rilievo di una buona strada provinciale. E se lo Stato non avesse la pretesa di far tutto, per avvezzarci ad esser nulla, ma lasciasse che le provincie e i comuni, con certe determinate norme, facessero, crede Ella sig. Ministro, che noi italiani non avessimo mente e ingegno da emulare gli americani? Credo poi un cattivo sistema quello di depauperare lo Stato con le esorbitanti garanzie che vengono accordate a prepotenti società, le quali hanno preso l'uso d'imporre leggi leonine; come pessimo quello di intraprendere queste opere grandiose per proprio conto. Ma se a questa dura necessità creata dalla ingordigia degli uomini dobbiamo per un momento sottostare, sia, ma solo per una o due grandi arterie riconosciute indispensabili, e non per una rete che comprende quelle di primo, secondo, terzo e quarto ordine.

Ma Ella risponderà, le popolazioni d'ogni parte chiedono, insistono, ed io vorrei contentarle tutte: laudevole pensiero in astratto; in concreto per contentar tutti si arriva a non contentare alcuno. E le popolazioni son forse irragionevoli? io non lo credo. Comprendo che in questi momenti vi sono degli intemperanti, degli agitatori che le spingono: ma quando il Governo fa quel che deve, è fermo nei suoi principii, ha fiducia in esse come esse l'hanno in lui, si giunge a persuaderle che anche la sua negativa ha per scopo il bene comune.

Ma il Governo lo fa quel che deve? mi sia lecito dire francamente, no. Il Governo anzi che moderare le intemperanze e i desiderii delle popolazioni gli ha invece eccitati; poichè quando sentono che tutto in un tratto sono per sottoporsi al Parlamento sterminate concessioni come quella Adami, Talabot ec., che nomina commissioni per esaminare studi e località, che non nasconde che è sul punto di appigliarsi ad una altra impresa, quella cioè della ferrovia attraverso le Alpi ec.; è naturale che tutte le popolazioni sorgano a domandare la loro strada ferrata; e se il Governo non può o non vuole concederla, esse si interrogano se pagano come le altre i tributi, se hanno uguali diritti: e con queste ed altre più o men buone ragioni arrivano al punto di gridare all'ingiustizia.

Capisco che un Ministro dei lavori pubblici desideri di avere un'altra Italia da fare emergere dalle acque per acquistare gloria al paese, a sè nome imperituro: ma io estimo che maggior gloria sarebbe adesso derivata ad un Ministro che avesse saputo vincere le proprie aspirazioni, e guardando in faccia l'Italia e gl'italiani avesse avuto il coraggio di dirli: « Io vorrei vedere la patria libera, ed una, coperta da una fitta rete di strade ferrate e di canali; ma ora che libera, ed una, non è, vi basti di avere una sola ferrovia fatta a qualunque costo, e nel minor tempo possibile, atta a cementare le membra di questo gran corpo, che vanno unendosi: altri sacrifici, che non quelli d'impinguare anche troppo ricchi

speculatori, v' incombono adesso: affrettatevi a fargli; e quando voi sarete in casa vostra padroni allora, da voi stessi, vi preparerete i comodi, e i mezzi di sviluppar la ricchezza che natura a larga mano ha profusa nelle viscere della nostra gran madre. » Qual plauso sig. Ministro avrebbe fatto a simili parole l'Italia, anzi *il mondo* !

Ma volendole parlare di finanze ho sbagliata la via, non tanto però da non ritrovarmi adesso al punto dal quale ho deviato.

Intanto che si sta facendo, o trattando di fare l'unificazione dei debiti dello Stato rappresentato dall'attual Parlamento; io dico, così all'ingrosso, che ci troveremo ricchi di un paio di miliardi di lire di debito: un altro mezzo miliardo sarà votato fra breve; e anche questo sarà l'ultimo debito che sarà creato, come era ultimo quello dell'anno decorso; se non che vi è da osservare che questo mezzo miliardo è già quasi erogato nel pareggio del bilancio del 1860; e nella tornata autunnale del Parlamento sarà domandato quell'altro mezzo, ch'io spero per andare a Roma e Venezia, talchè alla fine di quest'anno saremo ricchi a tre miliardi di debito. Frattanto l'Antonelli lavora, Francesco-Giuseppe, che non ha bisogno della approvazione del Parlamento Veneto, fa altrettanto; talchè con Roma e Venezia avremo anche, per esser discreto, una fortuna di un altro miliardo, e così alla primavera dell'anno venturo, l'Italia libera ed una avrà un debito di 4 miliardi di lire. Io, sig. Ministro, sarei ben contento, se così avessi colto nel segno, e fra un anno potessi dirmi libero e padrone in casa mia con la mia quota individuale di lire 160 di debito italiano. Questo conto (e fatto con molta più esattezza) son certo che a quest'ora lo hanno sul tavolino tutti i banchieri giocatori di borsa e capitalisti d'Europa, e aspettano *amorosamente* la comparsa sul mercato della nostra nuova carta per darci 5 e farci pagare l'interesse almeno almeno per 7 ! Le condizioni del mercato finanziario europeo sono

assai brutte: le condizioni finanziarie nostre non sono, mi pare molto belle: talchè io non proferirò nella mia pochezza il giudizio se in tali condizioni sia bene per le nostre finanze mandare a spasso un altro miliardo per costruire strade ferrate sotto la ditta Adami, Talabot, o chi so io; ed annunziare anche per soprassello che non s'indietreggia nel progetto di altre e più grandiose opere. In questo modo di fare vi è il lato buono ed il cattivo: dal primo sta il coraggio, dall'altro la prudenza: ammiro il primo; non posso fare altrettanto dell'altra; ne di ciò so farlene carico sig. Ministro, poichè questo difetto non lo hanno gli uomini che vanno al potere, ma lo trovano nelle stanze d'ufficio. E anch'io che scrivendo, o parlando a Ministri o Direttori di lavori pubblici ho sempre gridato, « formatevi un piano generale di quello che volete fare, studiatelo profondamente, acciò tutto quel che farete lo facciate una volta sola, e sia fatto bene » se la mia ventura, che il cielo mi tenga sempre lontana, mi portasse a sedere in uno di codesti ufizi è certo che farei anch'io assai peggio di chi fa a caso.

E poichè sono a far dei conti non sarà male fare anche quelli degli interessi e dell'ammortizzamento. Ammortizzamento! no, ch'io credo che questa parola sia oramai cancellata dai dizionari governativi, perciò soltanto degli interessi. Questi ammonteranno per il solo debito che verrà iscritto sul gran libro a più di 200 milioni annui: quanti bisognerà aggiungervene se nelle attuali condizioni sarà dato vita ai suoi vasti progetti, e il Governo si darà la pena di fare tutte le strade ferrate? e almeno si faranno? col tempo, non vi ha dubbio: in quello da Lei indicato, e scritto anche nelle convenzioni, no certo. Ma si dirà da taluno « anzi si faranno più presto per guadagnare il premio; altrimenti la società è obbligata ad una forte ammenda. » Ma qui mi permette sig. Ministro di rispettosamente osservarle che tali patti sono quasi quasi un'offesa alla pubblica morale, poichè quando vi sono

le leggi sulle opere pubbliche il Governo non ha che a farle rigorosamente osservare, e così non ha bisogno di codeste aggiunte di premi e pene, premi e pene che non si guadagnano e non si pagano mai dalle società potenti: ed invece si avvezza il pubblico a credere che il Governo non ha forza di far rispettare le leggi; come pur troppo sarà chiarito dalla domanda di proroga per i lavori della strada ferrata della Porretta che Ella in breve presenterà alla Camera.

E poichè adagio adagio mi sono ritrovato al punto dal quale sono partito, terminerò questa mia lunga lettera col pregarla caldamente a sodisfare all'impegno assunto dal suo illustre predecessore, e da Lei nella sua relazione registrata di tranquillizzare, cioè, il pubblico sulla possibilità di codesta strada, con la pubblicazione del rapporto della Commissione che giacerà fra le carte del suo ministero; e a far sì che se una nuova Commissione deve muoversi per visitare l'appennino veda anche le valli della Setta e del Bisenzio se non altro per avere un dato di confronto delle difficoltà che dovranno vincersi per le altre valli ove sonosi fatti studi di vie ferrate; e soprattutto per non far perdere all'Italia tempo e speranze tanto più dannose quanto più sono protratte.

La di Lei conosciuta bontà ed illuminato patriottismo mi fanno sperare un benigno compatimento per questa lettera dettata per solo desiderio del bene di questa cara Italia che nutre ardente il

Di Lei sig. Ministro

Prato 31 maggio 1861.

Devotis. servitore
Giovanni Ciardi.

PRATO

TIPOGRAFIA DI RANIERI GUASTI

1861.









